



# **”Le temps de traverser le pont. Pratiques et perceptions des temporalités dans les Territoires palestiniens occupés”**

Véronique Bontemps

## **► To cite this version:**

Véronique Bontemps. ”Le temps de traverser le pont. Pratiques et perceptions des temporalités dans les Territoires palestiniens occupés”. 2011. halshs-00672862

**HAL Id: halshs-00672862**

**<https://shs.hal.science/halshs-00672862>**

Preprint submitted on 22 Feb 2012

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Le temps de traverser le pont**

**Pratiques et perceptions des temporalités dans les Territoires palestiniens occupés**

Véronique Bontemps

À paraître (avec d'éventuelles modifications) dans « Temps et temporalités du monde arabe (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle) », *Temporalités* n°15, 2012

Mon cousin d'Amman est venu me rendre visite à l'occasion de mon anniversaire. Il n'a pas cessé de rager pendant les deux premiers jours, de me blâmer pour tout ce qu'il a subi en traversant le pont Allenby. Les hurlements des enfants que l'on déshabillait pour les fouiller ; [...] l'odeur des pieds des voyageurs attendant pendant des heures qu'on leur rende leurs chaussures passées aux rayons X ; les cris déchirants d'une mère dont le fils âgé de quatorze ans avait été emmené pour interrogatoire, et n'était pas encore revenu. Sans compter les heures passées à attendre l'appel de son nom.

« Et je n'oublierai jamais cette vieille à côté de qui j'étais assis », poursuivait-il. « Même après avoir entendu les hurlements des bébés[...] et les sanglots de la mère qui attendait son enfant, elle n'avait pas perdu sa bonne humeur. À mesure que se poursuivait l'appel, elle donnait l'impression d'assister à une remise de diplômes. Quand mon tour est venu, au bout de sept heures, elle a dit : "Félicitations. Allez recevoir votre certificat." Puis, quand a été prononcé son propre nom, l'officier israélien lui a reproché d'avoir tardé à lui répondre et il l'a obligée d'attendre encore que trois cent personnes passent devant elle. Mais elle ne s'est pas départie de son sourire. » (Shehadeh, 1983, p. 17-18)

Dans *Tenir bon*, l'avocat palestinien Raja Shehadeh relate un passage ordinaire de la frontière entre Jordanie et Cisjordanie occupée, au début des années 1980. On y perçoit la centralité et la pesanteur de l'expérience de l'attente avec ses multiples à-côtés (fouilles approfondies, interrogatoires). On y voit aussi des tactiques de mise à distance déployées par les Palestiniens pour supporter ce qui est perçu comme une épreuve, comme l'ironie ravageuse brandie par la vieille femme.

Y a-t-il une temporalité propre à l'occupation ? Au-delà de sa dimension spatiale, de nombreux auteurs ont souligné la dimension temporelle du dispositif israélien d'occupation des Territoires palestiniens : l'enfermement auquel sont soumises les populations palestiniennes les dépossède du temps dont elles disposent pour effectuer leurs trajets, autant qu'elles perdent leur espace praticable (Romani, 2005). Cette dépossession du temps a essentiellement été décrite à partir de l'observation des contrôles aux *checkpoints* israéliens : ces travaux ont montré en particulier que la traversée des *checkpoints* s'accompagne, pour les Palestiniens, de la construction d'une expérience temporelle spécifique (Parizot, 2009). Les procédures bureaucratiques interminables pour obtenir des permis, les innombrables obstacles à la circulation, les heures de queue aux *checkpoints* : autant de procédures qui « volent » le temps des Palestiniens (Peteet, 2008), faisant de l'attente une expérience pour eux structurante. Dans cet article<sup>i</sup>, je reprends et illustre ces analyses à partir de la traversée du pont Allenby. Appelé *jisr al-malik Husayn* (pont du roi Hussein) par les Jordaniens, et *ma'abar* (passage) *al-Karama*<sup>ii</sup> par l'Autorité palestinienne, il constitue à ce jour le seul point de passage vers la Jordanie pour les Palestiniens. Ces derniers le franchissent pour faire des papiers, voir leur famille, se marier, se soigner, ou encore prendre l'avion depuis la capitale Amman<sup>iii</sup>. Moins étudiée que celle des *checkpoints*, cette expérience tout à fait ordinaire constitue un prisme éclairant pour observer certains effets du dispositif d'occupation israélienne sur la perception du temps (comme entité extérieure et chronologique) et la construction des temporalités<sup>iv</sup> pour les Palestiniens.

Depuis le 11 septembre 2001, l'allongement du temps d'attente aux frontières pour des raisons « sécuritaires » est un phénomène largement répandu. Le nouvel impératif de « lutte contre le terrorisme » a impliqué que le renforcement des contrôles (auparavant plutôt orientés vers la lutte contre les trafics et l'immigration illégale) a également affecté les circulations légales, occasionnant pour les passagers des temps d'attente démultipliés. C'est en particulier ce qu'a montré Peter Andreas dans le cas de la frontière entre les États-Unis et le Mexique (Andreas 2003<sup>v</sup>). Je suggère dans cet article que l'attente des Palestiniens au pont

Allenby ne se laisse expliquer ni par le nouvel ordre sécuritaire aux frontières internationales, ni par une logique de conflit militaire, mais correspond plutôt à un ordre temporel propre au dispositif d'occupation, et qui constitue un mode de gouvernement des populations palestiniennes. Au pont Allenby comme aux *checkpoints*, l'imposition d'un principe d'incertitude et d'une attente forcée est perçue par les Palestiniens comme aliénante et humiliante, reflétant la maîtrise d'une temporalité dominante sur leur temps dominé ou « exproprié ». Cette temporalité peut être définie comme coloniale en ce qu'elle repose sur un processus d'accaparement ; comme l'écrit Julie Peteet : « Le temps est ainsi devenu une autre denrée, semblable à la terre et à l'eau qu'Israël exproprie de la population dans les Territoires palestiniens occupés. [...] Israël s'est sevré de la main-d'œuvre palestinienne [...] mais a continué à voler le temps palestinien par d'innombrables tactiques d'attente forcée » (Peteet 2008<sup>vi</sup>).

En me penchant sur des récits de passage et mes observations au pont, j'interroge les perceptions des passagers pour analyser les dimensions de l'aliénation par le régime temporel colonial, à l'échelle institutionnelle comme à l'échelle individuelle. Mais le pont Allenby est également le lieu de pratiques de réappropriations : aux temporalités subies du passage répondent des temporalités de la ruse ou du « braconnage » (de Certeau, 1980) qui prennent place dans l'action immédiate et la capacité à saisir l'occasion. Ce faisant, les passagers palestiniens rationalisent et réordonnent cette expérience temporelle, par ailleurs vécue comme une épreuve et révélatrice de leur vulnérabilité. Après avoir présenté le cadre spatial dans lequel il s'actualise, je décris donc le fonctionnement de ce régime temporel discriminant, fondé sur l'incertitude et l'impossibilité de prévoir. Je me penche ensuite sur les significations données à l'attente, et sur les régimes d'appropriation auxquels ont recours les passagers palestiniens.

## 1. Le pont Allenby : une démultiplication des espaces et des contrôles

### 1.1. De la continuité territoriale à la frontière occupée

Le pont Allenby a été construit en 1918 par le général britannique Edmund Allenby, sur un ancien pont datant de la période ottomane. À cette époque, les deux rives du Jourdain représentaient un espace socialement et économiquement intégré (Rogan, 1999 ; Chatelard, 2004). Après 1921 fut instaurée une frontière poreuse qui favorisait les échanges depuis la Palestine mandataire vers l'émirat de Transjordanie. Après la *Nakba*<sup>vii</sup> de 1948, la conférence de Jéricho décida de l'union administrative des deux rives, pour former le Royaume hachémite de Jordanie<sup>viii</sup>. La liberté de circulation entre les deux rives du Jourdain fut donc interrompue par l'occupation israélienne de 1967. Après une fermeture totale des frontières de plusieurs mois, les Palestiniens furent autorisés à se rendre en Jordanie via deux « ponts » : le pont Damia pour les habitants du Nord de la Cisjordanie, et le pont Allenby au niveau de Jéricho, pour ceux du Sud. Dès leur ouverture, le passage des ponts fut associé à l'expérience d'une violence extrême et d'une « attente mortelle », comme le montre cet extrait du récit fait par la poétesse palestinienne Fadwâ Tûqân de son premier passage :

Les gens affluent, pressés d'accomplir les formalités et d'obtenir les autorisations de passage. La procédure est mal organisée, le chaos règne, nous sommes jetés les uns contre les autres, une foule énorme nous pousse vers le guichet. [...] Le soleil de la mi-août nous brûle de ses rayons et transforme la vallée du Jourdain en un enfer.

Au bout de sept heures d'une attente mortelle, de souffrance, de fatigue, de colère sous la chaleur accablante, un taxi m'emporta enfin, avec six autres passagers, de l'autre côté du pont Allenby, vers la rive est du Jourdain (Tûqân [1993] édition française 1998, p. 69-71).

## 1.2. L'*istiraha* : un espace d'attente, lieu d'un temporaire devenu permanent

À la fin des années 1980, l'administration civile israélienne, conjointement avec la mairie de Jéricho, décida de construire une *istiraha* (c'est-à-dire une zone d'attente) à quelques kilomètres du pont, afin de regrouper les passagers en provenance des différentes villes de Cisjordanie. Selon Mohannad A., employé à la mairie de Jéricho et ancien responsable de l'*istiraha*, la mise en place de cette zone avait pour but d'éviter les interminables queues de taxis depuis le pont jusqu'au centre de Jéricho :

« Le passager prenait un taxi, et il descendait à un premier *checkpoint* israélien à Jéricho. [...] Quand la voiture arrivait, elle trouvait 1200 taxis devant elle ! Et les Israéliens, quand ils fouillaient, ça prenait en moyenne vingt minutes par voiture... [...] Les gens attendaient parfois dix à douze heures [...] Bien entendu, cela occasionnait une foule de problèmes. Comme il n'y avait pas de toilettes, les gens allaient faire leurs besoins sur les terrains aux alentours. [...] C'était l'horreur. Donc, en 89, la mairie de Jéricho a commencé à s'intéresser à l'affaire<sup>ix</sup> ».

Au-delà de ces raisons « humanitaires », l'installation de l'*istiraha* s'inscrivait au sein d'un dispositif colonial : elle permettait aux autorités d'occupation israéliennes de contrôler l'arrivée des passagers palestiniens au terminal israélien, en les regroupant afin qu'ils arrivent par bus selon un ordre organisé par la mairie de Jéricho. Pour cette dernière, qui géra l'*istiraha* jusqu'en 2010, cette zone d'attente représentait une source de profit non négligeable, puisque les voyageurs y payaient des frais d'entrée<sup>x</sup>. En 1991, le pont Damia fut fermé aux passagers et le pont Allenby instauré comme seul passage officiel vers la Jordanie<sup>xi</sup> - avec l'*istiraha* de Jéricho pour passage obligé. D'abord sommairement constituée de quelques auvents, l'*istiraha* s'agrandit avec les années, notamment après les accords d'Oslo et l'arrivée de l'Autorité palestinienne en 1994.

Le texte des accords d'Oslo (protocole sur les « frontières et passages ») prévoit que le pont Allenby devait être tenu conjointement par les Israéliens et les Palestiniens. De 1994 à 2001, la police palestinienne fut donc présente au terminal de départ et d'arrivée, tandis qu'Israël restait en charge de la « sécurité » du passage. Après la deuxième Intifada de 2000, puis dans la mouvance du nouvel ordre sécuritaire post-11 septembre 2001, la police palestinienne fut brutalement évincée du poste-frontière et dut se retirer à Jéricho, à « l'administration des passages (*idârat al-ma'âber*) » située à quelques kilomètres du pont.

En janvier 2010, l'Autorité palestinienne reprit à la mairie de Jéricho la gestion de l'*istiraha*, et y entreprit des rénovations de grande ampleur. La salle de départ a été agrandie, mieux climatisée ; les formalités de la police palestinienne y ont été installées et entièrement informatisées ; de nouveaux bureaux y ont été mis en place, ainsi qu'une salle d'arrivée. Ces aménagements n'en confirment pas la place ambiguë que prend l'*istiraha* dans le dispositif temporel régnant au pont Allenby : censément créée et rénovée pour le « confort » des passagers, elle constitue un instrument de contrôle, permettant aux Israéliens de déléguer à l'Autorité palestinienne une partie de la gestion de l'attente des populations palestiniennes. Espace en principe « temporaire » et destiné à disparaître avec la fin de l'occupation, elle représente, *de facto*, une étape supplémentaire qui contribue encore à ralentir le temps de la traversée.

Aujourd'hui, les voyageurs palestiniens qui se rendent en Jordanie subissent donc les contrôles successifs de trois autorités : le premier est celui de l'Autorité palestinienne, qui a lieu depuis janvier 2010 à l'*istiraha*<sup>xii</sup>. Les passagers sont ensuite contrôlés par les Israéliens, puis, à leur arrivée de l'autre côté du Jourdain, par l'État jordanien – une série d'étapes qui contiennent, chacune, leur lot d'attente.

## 1.3. Passer le pont : une traversée<sup>xiii</sup> coûteuse en temps et en énergie

À l'heure actuelle, un Palestinien de Cisjordanie en partance pour la Jordanie doit en premier lieu se rendre à l'*istiraha* de Jéricho, la plupart du temps en taxi collectif. Pendant les périodes d'affluence, l'attente peut y durer trois, quatre ou cinq heures<sup>xiv</sup>. Dans la salle de départ, les voyageurs achètent leur ticket de bus et paient leur taxe de sortie<sup>xv</sup> ; puis, ils effectuent les formalités de police palestinienne et embarquent dans un premier bus qui les emmène jusqu'à un *checkpoint* israélien à un kilomètre de l'*istiraha*, appelé *al-'alami*<sup>xvi</sup>. Celui-ci est constitué d'une barrière coulissante en métal, d'une tour de contrôle et d'un portail à rayons X. Les passagers descendent, passent le portail et remontent dans un bus vide, préalablement « sécurisé » par les Israéliens. C'est ce deuxième bus qui les emmène au terminal israélien. En été ou pendant les périodes de pèlerinage<sup>xvii</sup>, il peut mettre plusieurs heures à parcourir ces trois kilomètres, les bus s'accumulant à la file devant les deux *checkpoints* qui se trouvent sur le chemin, dans l'attente que le soldat israélien fasse signe au chauffeur d'avancer. Une fois au terminal israélien, les passagers, après avoir franchi plusieurs portillons de sécurité, effectuent les contrôles de police de la partie israélienne ; puis, ils prennent un troisième bus vers la « place des bagages », c'est-à-dire un espace de stockage où ils récupèrent leurs valises, placées sur des étagères (elles ont longtemps été jetées à même sol). Ils embarquent enfin dans un quatrième et dernier bus jusqu'au terminal jordanien. Là encore, selon l'affluence, ils attendent dans les bus, puis aux guichets pour effectuer leurs formalités d'arrivée.

À leur retour, les passagers empruntent un bus depuis le côté jordanien jusqu'au côté israélien ; celui-ci peut être arrêté plusieurs fois. Une fois arrivés au « pont israélien », ils font la queue aux guichets où ils risquent d'être sommés, sans raison apparente, d'attendre plusieurs heures dans la salle l'appel de leur nom. Ils peuvent aussi être emmenés pour interrogatoire auprès des services de renseignements israéliens<sup>xviii</sup>.

En période d'affluence, les passagers mettent donc parfois plus de dix heures pour parcourir la dizaine de kilomètres qui sépare l'*istiraha* du terminal jordanien. La multiplicité des étapes et des contrôles bouleverse ainsi le rapport à la distance : de même que sur les routes palestiniennes jalonnées de *checkpoints*, celle-ci ne se mesure pas en kilomètres, mais en heures de transport et d'attente. Comme me le dit M.S., responsable palestinien des travaux à l'*istiraha* : « Ces trois kilomètres, c'est trois heures... Tu vois ? La question, ce n'est pas le kilométrage mais plutôt combien d'heures[tu y passes]... Il faut compter le nombre d'heures que passent les gens dans les bus, et pas le nombre de kilomètres... »<sup>xix</sup>.

Tous les passagers ne sont pas logés à la même enseigne cependant ; à travers l'imposition d'un régime temporel à plusieurs vitesses, le dispositif frontalier au pont opère à une sélection et une hiérarchisation.

## 2. Des temporalités différenciées pour mieux régner

### 2.1. Les temporalités comme vecteurs de discrimination et de classification

Cédric Parizot a montré que les populations israéliennes et palestiniennes sont soumises, lors du passage des *checkpoints*, à des expériences temporelles différentes, à travers des régimes de contrôle et de mobilités différenciés. Les Israéliens franchissent les barrages dans leurs véhicules, en un rien de temps et sans autre souci que celui d'éventuels embouteillages ; les Palestiniens attendent parfois plusieurs heures et subissent des procédures de contrôle longues, au résultat aléatoire. Cette dimension temporelle est capitale car, comme le souligne Cédric Parizot, elle joue un rôle déterminant dans la manière dont les populations construisent leurs espaces de circulation. La rapidité de leurs mobilités construit pour les Israéliens un espace fluide et continu ; à l'inverse, la multiplication des obstacles et surtout la longueur de

plages d'attente répétées contribuent à construire, pour les Palestiniens, un espace fragmenté et discontinu (Parizot, 2009).

Au pont Allenby, de la même manière, c'est à travers leur soumission à des expériences temporelles différentes que le dispositif frontalier opère à une catégorisation des personnes qui le franchissent ; c'est à travers son aspect temporel qu'il manifeste sa dimension coloniale, par la sélection et hiérarchisation des populations. Sélection tout d'abord, entre Palestiniens et « touristes » (c'est-à-dire personnes munies d'un passeport non-arabe) : ces derniers ne passent pas par l'*istiraha*, font la queue dans des salles différentes, empruntent d'autres bus qui ne sont pas soumis aux multiples contrôles que subissent les Palestiniens ; ils effectuent donc le trajet beaucoup plus rapidement. Sélection, ensuite, au sein même des « touristes » : les porteurs de passeports étrangers d'origine palestinienne, ainsi que les personnes racialisées comme « arabes » sont soumises à des heures d'attente lors de leur entrée dans les Territoires occupés. Sélection, enfin, entre différentes catégories de Palestiniens : les habitants de Jérusalem-Est, par exemple, n'ont pas à passer par l'*istiraha* de Jéricho. Le protocole des passages prévoit également des « arrangements spéciaux » pour certaines personnalités appelées « VIP » ; cette appellation désigne le personnel officiel de l'Autorité palestinienne, mais aussi des grands commerçants titulaires d'une carte appelée BMC (*Business Man Card*) leur donnant un certain nombre d'avantages.

## 2.2. « Le temps c'est de l'argent » : passer en « VIP »

« En ce qui concerne la frontière israélo-jordanienne, je n'ai pas besoin d'aller à l'*istiraha*. Je dois seulement appeler la coordination un jour à l'avance[...] Comme je voyage très souvent, cette carte m'aide beaucoup au pont. Je peux partir de Naplouse à huit heures du matin, et j'arrive à Amman une heure et demie plus tard. C'est bien simple, je ne m'arrête jamais ! Parfois je vais à Amman le matin, et je reviens dans la même journée<sup>xx</sup> ! »

C'est ainsi que Mustapha, commerçant de Naplouse et titulaire d'une BMC, me raconta comment il passe le pont. Pour se rendre en Jordanie, les « VIP » n'empruntent pas le même canal que le commun des Palestiniens : ils ne passent pas par l'*istiraha*, mais se rendent directement au *checkpoint* d'*al-'alami* où ils empruntent un taxi privé pour rejoindre le pont. Là, ils sont attendus par des agents israéliens qui les font passer devant les autres passagers, puis ils montent dans un autre taxi jusqu'au terminal jordanien<sup>xxi</sup>.

Dimension spatiale et dimension temporelle se nourrissent mutuellement pour déterminer la manière dont les personnes construisent leurs expériences de circulation. La rapidité de la traversée, pour les « VIP », construit le pont en un espace fluide et continu (où comme le dit Mustapha, « ils ne s'arrêtent jamais »), tandis qu'à travers la longueur du passage, pour les Palestiniens « ordinaires », il est construit à l'inverse en un espace discontinu et instable. Les temporalités de la traversée sont donc plurielles, et construites différemment selon les groupes<sup>xxii</sup> : la soumission à des régimes temporels différents devient vecteur de discrimination des voyageurs, selon leur statut ou leurs moyens financiers. Le petit récit de Mustapha contraste en effet fortement avec cet autre récit que me fit Abu Ahmad, responsable d'un bureau de taxis à Naplouse. J'étais allée le voir pour réserver une place pour l'*istiraha* ; il se mit alors en devoir de m'expliquer comment le voyage allait se dérouler, dans une énumération lâchée quasiment d'un seul souffle :

« Tu sors de l'*istiraha* pour aller à la porte *al-'alami* tu descends du bus tu passes le portillon tu montes dans un autre bus tu vas à l'entrée du pont israélien tu t'assieds la sécurité vient et t'emmène au premier portillon tu finis tu vas au deuxième portillon tu finis tu vas au tapis roulant tu entres dans la salle à l'intérieur... Tu descends tu trouves tes bagages... tu paies pour tes bagages tu paies aussi pour monter dans un autre bus qui t'emmène côté jordanien tu entres dans la salle tu sors et tu prends tes bagages... c'est-à-dire que le pont, même s'il est vide, tu dois passer par tout ça, et donc, ça te prend huit à dix heures pour faire 144 kilomètres<sup>xxiii</sup> ».

Cette dernière affirmation (« huit à dix heures pour faire 144 kilomètres ») en dit long sur la manière dont les voyageurs palestiniens construisent la temporalité de leur traversée : comme une expérience discontinue, constituée d'une accumulation de moments qui prennent une valeur signifiante. Cette expérience se comprend, comme le souligne Cédric Parizot à propos des *checkpoints*, à travers l'articulation du temps de la traversée avec les autres activités de la journée. Pour Mustapha, le temps passé à traverser le pont s'inscrit dans une temporalité prévisible et délimitée. Cette capacité de prévision est même vitale pour ses activités commerciales : lors de notre entretien, il se justifia devant moi d'utiliser sa BMC en affirmant : « Pour mon travail, je suis quand même obligé, parce que sinon, je ne pourrais pas faire l'aller-retour pour Amman dans la journée... »<sup>xxiv</sup> Pour Abu Ahmad, en revanche, comme pour tout autre Palestinien « ordinaire », il en va tout autrement. Le temps mis à traverser le pont affecte les autres activités de la journée, voire les réduit à néant pendant les périodes d'affluence où le voyage peut lui prendre jusqu'à douze heures. Le temps passé au pont se donne ici à voir comme une ressource, révélant par là-même ce que j'ai appelé le caractère colonial de la temporalité du passage. L'attente au pont est cause d'une perte économique directe pour les Palestiniens ordinaires, tandis que ce temps est préservé pour les besoins des affaires des « VIP ».

Cette perte n'est pas seulement matérielle et économique : elle est également symbolique et chargée de sens. Le temps mis à traverser le pont, loin de représenter, comme l'écrit Cédric Parizot reprenant une formule d'Ulli Zeitler, une simple « pollution temporelle », (c'est-à-dire « [un temps] non désiré, un moyen pour [atteindre] une fin, [un moment] sans valeur intrinsèque » [Zeitler 1999, cité par Parizot, 2009]), représente au contraire un moment structurant et signifiant : c'est l'expérience d'une dépossession du temps. Celle-ci s'incarne dans un principe, celui de l'incertitude, et dans une figure, celle de l'attente.

### 3. La traversée du pont Allenby comme expérience d'une dépossession du temps

#### 3.1. Le temps de l'incertitude

Le régime temporel à l'œuvre au pont Allenby fait système avec celui qui préside aux *checkpoints* et repose sur un principe d'incertitude, ce que Vincent Romani appelle « hétérochronie ». Il entend par là :

« [...] la soumission des rythmes sociaux et individuels à la décision israélienne et non pas à celle des acteurs palestiniens. [...] La seule certitude mise en avant par les acteurs est paradoxalement celle de l'incertitude : impossibilité, à l'échelle individuelle et quotidienne, de savoir de quoi demain sera fait et incertitude, plus collective, quant au temps long... » (Romani 2005, p. 259).

Au pont Allenby (comme aux *checkpoints*), ce sont les Israéliens qui ont la maîtrise des heures d'ouverture et de fermeture ; à n'importe quel moment, ils peuvent décider de bloquer les bus pendant une, deux, trois heures... voire de fermer le pont. Les services palestiniens à l'*istiraha* n'ont alors d'autre solution que de gérer l'attente des passagers dans la salle.

Dans la salle d'attente de l'*istiraha*, je suis assise dans le bureau de liaison. Je constate que les numéros passent lentement : Abu 'Adel (responsable de la liaison israélo-palestinienne) me dit qu'il y a plusieurs bus qui attendent au *checkpoint*. « Je ne veux pas faire partir les gens d'un seul coup » me dit-il, « ça vaut bien mieux pour eux d'attendre dans une salle climatisée où ils peuvent prendre un café ». Il téléphone à un officier et lui demande de voir avec Fiona (la coordinatrice des bus Shahine) combien exactement il y a de bus qui attendent « entre *al-'alami* et le pont ». L'officier revient quelques minutes plus tard, et annonce qu'il y a neuf bus qui font la queue devant le « pont israélien ». « Ralentis le rythme, et appelle les gens tous les dix numéros, pour qu'ils sentent que ça avance », lui répond Abu 'Adel. Il décide d'arrêter le trafic jusqu'à 13h, jusqu'à ce que les Israéliens fassent passer les bus bloqués<sup>xxv</sup>.



Depuis 2009, les horaires d'ouverture du pont se sont allongés<sup>xxvi</sup> : plus personne n'est obligé, comme c'était encore le cas en 2005 et 2006 pendant les mois d'été, de camper à l'*istiraha* pour pouvoir prendre son tour. Cette amélioration, cependant, n'a pas supprimé le caractère aléatoire du passage, le risque que les horaires changent, les blocages soudains des bus aux *checkpoints*. À tout moment, les passagers sont menacés de devoir faire demi-tour et annuler leur voyage.

Cette impossibilité de se projeter oblige les voyageurs, par contrecoup, à une surenchère de prévoyance : il faut partir plusieurs jours à l'avance ; très tôt le matin, ou au contraire, tard dans l'après-midi ; éviter les jours de pèlerinage... Avant d'arriver à l'*istiraha*, un même principe aléatoire gouverne l'état des *checkpoints* sur la route qui mène à Jéricho. Les propos d'Abu Ahmad sont révélateurs de la flexibilité temporelle à laquelle la labilité de la coercition israélienne contraint les Palestiniens :

« Il y a des gens qui partent pour Amman trois jours avant la date de leur avion. Et si le pont fermait... ou s'ils fermaient un barrage sur la route... Ici, on ne sait pas ce qui va nous arriver. Là, tout de suite, dans quelques minutes, demain, on ne sait pas. Partout dans le monde, les gens peuvent planifier leur vie sur l'année, mais moi, je ne peux pas prévoir ce qui va se passer dans une heure... Je peux te réserver une place pour demain, mais le pont peut fermer entretemps. Tu n'y peux rien, et moi non plus. C'est ça le problème<sup>xxvii</sup> ».

Cette situation d'hétérochronie a pour conséquence une véritable angoisse : pendant la période d'affluence de l'été, on se demande avec anxiété : « *Kif al-jisr ?* » (Comment est le pont ?) (Barthes, 2010). Comme me le dit I. A., responsable associatif à Ramallah : « Les gens développent quelque chose comme une *travelphobia*. Le problème, c'est que tu n'es jamais sûr que tu vas pouvoir passer ou pas<sup>xxviii</sup> ».

### 3.2. Le passage du pont comme moment d'humiliation

#### 3.2.1. Une humiliation symbolique

Angoisse liée à l'incertitude et à l'impossibilité de prévoir, donc ; le temps de traverser le pont est également associé à un moment d'humiliation. Humiliation symbolique, tout d'abord : il est pour les Palestiniens un moment de confrontation au pouvoir de l'occupant, les heures passées à attendre les renvoyant systématiquement à leur propre absence de souveraineté. Pour la plupart de mes interlocuteurs, la perception de cette humiliationsymbolique est redoublée par ce qu'ils voient comme une responsabilité propre à l'Autorité palestinienne dans le fonctionnement du dispositif temporel au pont. Pour eux, le passage imposé par l'*istiraha* ne constitue rien d'autre qu'une perte de temps supplémentaire. Une amie de Naplouse, Diana, me raconta son retour d'Amman un jour de pèlerinage : « Je suis partie d'Amman vers les six heures du soir, je suis arrivée au pont, il était plein. Je suis donc passée en VIP<sup>xxix</sup>, sinon je ne serais jamais arrivée ! Il y avait seize bus qui attendaient pour entrer du côté israélien...! », Elle ajouta ensuite, faisant allusion à la nouvelle salle d'arrivée installée en 2011 à l'*istiraha* par l'Autorité palestinienne : « Et bien entendu, les Palestiniens, il faut qu'ils ajoutent quelque chose de leur spécialité pour te retarder encore un peu ! »

Signalons par parenthèse que les rénovations récemment effectuées par l'Autorité palestinienne à la zone d'attente sont également perçues de manière ambiguë. Si les passagers apprécient généralement les efforts fournis pour améliorer leur confort, ces rénovations peuvent aussi être considérées comme une forme de poudre aux yeux qui masquerait la réalité de la situation d'occupation. Elles contribueraient à institutionnaliser sa pérennité en assimilant (malgré des dénégations répétées<sup>xxx</sup>) l'*istiraha* à un poste-frontière palestinien.

### 3.2.2. L'attente comme atteinte à la dignité

À travers toutes les étapes qu'ils sont obligés de franchir, l'humiliation s'incarne, dans les perceptions des Palestiniens, dans la figure de l'attente. Tout d'abord, à cause des conditions dans lesquelles celle-ci se déroule : S. H., professeur d'université m'expliqua qu'en été, il était fréquent d'attendre plusieurs heures dans un bus mal climatisé, avec interdiction de sortir :

« Parfois, tu prends un bus, tu peux être arrêté et attendre comme ça. Une fois, j'ai compté quinze bus devant moi ! Quand il y a quinze bus, tu peux attendre trois heures, et en été, dans la vallée du Jourdain... il peut faire 50 degrés... Si tu as des enfants, si tu es malade, si tu es diabétique et que tu as besoin de soins... ils ferment le bus, tu n'as pas le droit de descendre ! Donc, tu vois, ce n'est pas qu'une question de *macro-picture*, ce sont toutes ces petites choses qui sont humiliantes<sup>xxx</sup> ».

Un collègue de S. H. renchérit alors : « En été, ce n'est pas possible, ce qui se passe... parfois les bus s'agglutinent, tu as plus de vingt bus avant que les Israéliens ne disent « Avancez »... Avant que le vingtième bus puisse passer, il peut s'écouler six heures ! C'est la prison pendant six heures... » La longueur du temps passé dans un espace inadapté renvoie les passagers à une situation d'enfermement (d'où l'image de la prison, qui revient très souvent<sup>xxxii</sup>) ; et ce d'autant plus, insistent-ils, qu'ils ne sont pas autorisés à sortir pour satisfaire leurs besoins les plus élémentaires.

Plus qu'à la longueur de l'attente cependant, le sentiment d'humiliation tient surtout à son caractère systématique et arbitraire, malgré le prétexte avancé par les Israéliens de « raisons de sécurité ». Comme me le fit remarquer Sitt Samia, vieille dame de la bourgeoisie de Naplouse :

« Cela n'a pas de sens. Si je veux aller d'un pays à un autre, je comprends qu'on me pose des questions à la frontière, que je montre mon passeport... Pas qu'on me fasse asseoir pendant des heures sans raison ! Et si j'allais dans ma voiture, qu'est-ce que ça changerait ? Ils n'ont qu'à regarder le passeport, regarder la voiture, et c'est tout, c'est ça la sécurité ! Tu changes de voiture un million de fois avant d'arriver à Amman... Et tu paies comme si tu prenais un avion pour aller en Amérique<sup>xxxiii</sup> ! »

Car le voyage coûte de surcroît une petite fortune, entre le prix des différents bus et la taxe de sortie, extrêmement onéreuse pour des familles palestiniennes souvent nombreuses<sup>xxxiv</sup>. L'attente en vient ainsi à emblématiser, dans les discours de certains, toute l'injustice subie par les Palestiniens. I. A. lâcha à la fin de notre entretien : « Où que tu ailles, en tant que Palestinien, tu es traité différemment des autres. On te sort le fameux "attends un peu", et ce "peu" peut être vraiment très long. Tu es Palestinien, tu attends<sup>xxxv</sup> ».

## 4. Des tactiques de réappropriation

### 4.1. L'autre comme obstacle, l'autre comme allié

Aujourd'hui, le passage du pont est devenu une expérience ordinaire ; malgré l'incertitude, elle représente un terrain connu, qui possède ses codes et manières de faire. Des récits circulent et nourrissent, pour les populations qui la franchissent, une expérience de la frontière. S'appuyant sur cette expérience, certains passagers se livrent à des tactiques de réappropriation qui tentent de ruser, en son sein même, avec le régime temporel imposé par le dispositif du pont. On peut établir ici une analogie avec l'analyse que fait Michel de Certeau de la « perruque » : « [...] le travailleur qui "fait la perruque" soustrait à l'usine du temps [...] en vue d'un travail libre et créatif [...] Avec la complicité d'autres travailleurs [...] il réalise des "coups" dans le champ de l'ordre établi » (de Certeau [1980] 1990, p. 45).

Tout comme les usagers « braconniers » de Michel de Certeau, les passagers au pont Allenby introduisent lors de la traversée des formes de résistance qui tentent de ruser avec la temporalité coloniale et aliénante, afin de « gagner du temps » et/ou de rétablir des formes de

temps qui leur soient propres. Ces tactiques de « ruse » qui s'appuient sur une temporalité événementielle (celle de la capacité à saisir l'occasion) oscillent, j'en fais l'hypothèse, entre deux dimensions. Elles sont sans cesse menacées de dégénérer en conflit, dès lors que l'autre est perçu comme un obstacle qui, précisément, va faire « perdre du temps ». Pendant les périodes d'affluence, l'attente est aisément associée à la tension, à la bousculade, à la pollution sonore, aux cris des enfants. Des disputes peuvent éclater dans les files d'attente aux guichets ou devant les bus. Mais ces ruses peuvent aussi, à l'inverse, créer des formes d'échanges sociaux, à la faveur de l'expérience collective représentée par l'attente. Elles sont alors le lieu de petites résistances, à travers l'établissement de sociabilités ponctuelles et éphémères ; l'autre n'est plus un obstacle mais devient un allié. Dans les lignes qui suivent, je propose deux exemples illustrant l'imbrication de ces deux dimensions des tactiques de réappropriation par les passagers dans l'attente.

#### 4.2. Le voyage de Diana

Un vendredi de juillet 2011, mon amie Diana se rendit à Amman afin d'assister à un mariage. Je l'accompagnai jusqu'à l'*istiraha* ; comme le pont n'était ouvert que la mi-journée, nous partîmes vers sept heures du matin. À notre arrivée, il y avait beaucoup de monde, nous prîmes donc des tickets avant d'entrer dans la salle. Nous fûmes rapidement rejointes par une dame d'une cinquantaine d'années, l'air un peu perdu, qui était avec nous dans le taxi collectif. Diana lui expliqua qu'elle devait payer son billet de bus puis la taxe de sortie, et qu'ensuite il fallait s'asseoir et attendre que le policier palestinien appelle leur numéro. Elle ajouta : « Ne t'inquiète pas *khalto* (« tante »)<sup>xxxvi</sup>, on va rester ensemble, et à chaque étape je vais te dire quoi faire ». Une fois assise, Diana me dit : « Je dois parler avec quelqu'un, je ne vais quand même pas attendre ! » Surprise, je lui demandai à qui elle comptait « parler » : elle me répondit qu'elle connaissait un officier de police qui travaillait à l'*istiraha*. En général, elle l'appelait quand il y avait du monde, et il la faisait passer avant les autres. Mais finalement elle n'eut pas besoin d'y avoir recours, car son numéro (ainsi que celui de sa compagne de voyage) fut rapidement appelé.

À son retour, Diana me raconta la suite du voyage :

« Le pont était tout le temps bondé. Bien sûr, la « tante » que tu as vue à l'*istiraha* ne m'a pas lâchée d'une semelle... Elle habite à Abu Dhabi et n'était pas venue depuis longtemps, elle n'est pas habituée. Quand nous sommes arrivées du côté jordanien il y avait cinq bus devant nous ! Je me suis dit : « On ne va pas attendre », je suis allée voir le chauffeur et je lui ai donné dix dinars, en lui disant que je devais prendre l'avion dans la journée... et il nous a emmenées au premier bus ! Là-bas, pareil nous avions le numéro 3500 et quelques, si on attendait, on en avait jusqu'au soir. Je suis allée à un guichet et j'ai parlementé avec le policier, en lui disant que l'avion allait partir, etc. Il m'a dit « je ne peux pas t'aider ». Donc je suis allée à un autre guichet, j'ai essayé une autre fois et là, le type nous a fait passer... [...] Ensuite la « tante » n'a pas voulu me laisser partir en taxi, son neveu était venu la chercher en voiture. Tout le long du chemin, elle lui disait : « Tu n'imagines pas comme cette jeune fille m'a aidée, sans elle je serais arrivée à dix heures du soir, elle allait parler aux gens et se débrouillait, etc. »

Ce petit récit illustre plusieurs dimensions des pratiques de réappropriation mises en œuvre par les passagers. Diana sait « se débrouiller » (selon les paroles de la « tante »), c'est-à-dire trouver des tactiques pour gagner du temps qui jouent sur les relations personnelles ou encore les bakchichs distribués aux chauffeurs et porteurs. Ces tactiques sont possibles dans la partie palestinienne ou jordanienne du pont, où il existe des espaces pour la négociation. L'attente génère ainsi toute une économie frontalière informelle (concours de ruses) qui fonctionne, précisément, parce que les passagers souhaitent aller plus vite. À l'inverse, certaines personnes insistent sur la nécessité d'une discipline irréprochable et d'une observation

parfaite des « règles » de l'attente. Enfin, du lien se crée avec la « tante », à qui Diana fait partager son expérience du pont Allenby.

#### 4.3. Le pont un jour de pèlerinage

Pendant les périodes d'affluence cependant, la foule est aisément perçue comme une entrave, et l'autre non plus comme un allié mais comme un encombrement. Si une situation de goulot d'étranglement est créée (comme cela arrive parfois au moment de monter dans les bus), la situation peut dégénérer en conflit. Un ami de Naplouse, Karim, me raconta un de ses passages du pont, un jour de 'umra<sup>xxxvii</sup>.

Je suis arrivé à l'*istiraha* à midi moins le quart. Là, ils m'ont donné le numéro 3728. Je suis entré, il y avait déjà beaucoup de monde dans la salle, je me suis dit : « C'est rempli ». Et après, j'ai vu que ça n'avancait pas. [...] Donc j'ai essayé de dormir un peu, mais je n'ai pas réussi, parce qu'il y avait trop de gamins qui couraient, qui criaient « Mamaaaaaan ! » Ça faisait un cirque pas possible... Ensuite, ils ont commencé à aller plus vite. Vers trois heures et quelques, on est montés dans le premier bus [...] Après, on est allés au pont israélien, ça c'était vite fait pour une fois...

Ensuite, on prend encore un bus, pour aller chercher les bagages. Donc moi, je descends, et là, je regarde, il y a 500 personnes qui attendent le bus ! Ensuite, il y a un autobus qui arrive, c'est la guerre. Il ne s'approche même pas, il y a des gens qui sautent dessus. Donc j'ai laissé passer un bus, deux bus, trois bus... Au quatrième ou cinquième, j'ai compris que si je ne rentrais pas dans la foule, je n'allais jamais passer. Bagarre, *boum*, *psshhh*, des gens qui te poussent et tout ça, je suis monté dans le bus. Et les gens qui criaient... ! Je leur ai dit : « Enfin, si vous vous comportez comme, votre pèlerinage il ne va jamais marcher<sup>xxxviii</sup> ! » »

À propos des queues aux *checkpoints*, Vincent Romani note des sentiments de gêne, voire de honte exprimés par certains Palestiniens à voir leurs compatriotes se chamailler pour passer plus vite (Romani 2005, p. 266). Au pont, les passagers, se voient parfois contraints de recourir au bakchich ou au mensonge pour pouvoir simplement suivre le cours normal de leurs activités. On perçoit ici d'autres avantages comparatifs, pour les Israéliens, de l'imposition du régime temporel colonial : les Palestiniens, n'étant pas maîtres de leur temps, peuvent apparaître comme peu fiables. L'exclamation de Karim (« Votre pèlerinage ne va jamais marcher ! ») montre néanmoins que la mise à distance par l'ironie représente une manière de garder sa bonne humeur afin de résister, aussi bien à l'humiliation imposée par l'attente, qu'à la violence entre-soi que celle-ci peut occasionner. Les gens qui attendent devant les guichets israéliens s'adressent souvent la parole ou encore plaisantent, à l'instar de la vieille dame dans notre récit liminaire.

À l'échelle collective, une autre forme de résistance prend la forme de la revendication. En 2010 a été lancée par plusieurs personnalités de la société civile une campagne appelée KARAMA (« dignité »). Cette « campagne internationale pour la liberté de mouvement des Palestiniens » a démarré avec le pont Allenby : elle revendique que les Palestiniens puissent aller en Jordanie en un minimum de temps, avec un minimum de formalités, en payant un minimum d'argent. Concrètement, elle exige qu'ils puissent traverser le pont Allenby, dans leur voiture, à n'importe quelle heure du jour et de la nuit.

Ces revendications ont, en l'état actuel des choses, peu de chances d'aboutir. Cependant, KARAMA a également effectué un travail de documentation de toutes les étapes du passage du pont, dans un sens comme dans l'autre. À défaut de pouvoir s'en prendre directement à la situation d'occupation, elle déplace ses revendications sur le terrain de l'humanitaire et des droits de l'homme. La mise en place du comité présidentiel pour la rénovation de l'*istiraha* doit probablement beaucoup aux pressions effectuées par la campagne KARAMA. Cette rénovation doit permettre, sinon de réduire le temps d'attente, du moins d'améliorer ses conditions.

Encadré. Le droit de voyager « dans la dignité » : la campagne KARAMA

L'un des ressorts des processus coercitifs israéliens dans les Territoires palestiniens occupés est le développement d'un régime de temporalités spécifique et à plusieurs vitesses, qui peut être qualifiés de colonial. À travers l'expérience de l'incertitude et de l'attente, les Palestiniens sont renvoyés à la dépossession de leur temps, tout autant qu'à leur absence de souveraineté sur leur espace. Aux *checkpoints* comme au pont, ce régime temporel est vecteur de différenciation entre « touristes » et Palestiniens, entre Palestiniens de Jérusalem-Est et Palestiniens de Cisjordanie, entre Palestiniens « VIP » et Palestiniens « ordinaires ». La construction du temps de la traversée oscille ainsi, pour les voyageurs palestiniens, entre expérience de leur vulnérabilité individuelle et collective, et tentatives de recouvrer une agencialité dans l'épreuve. La manière dont ils réordonnent leur expérience représente en effet davantage que de simples tactiques d'adaptation aux contraintes : ils essaient également de reconstruire une rationalité dans l'épreuve de la domination ; de retrouver, à défaut d'une maîtrise de leur temps, un temps propre ou « à eux » face à une temporalité coloniale perçue comme une aliénation et une expropriation. S'entraider et re-créeer du lien social ; se mettre à distance par l'ironie, l'autodérision voire l'autocritique ; afficher une continuité temporelle là où les Israéliens contraignent à la discontinuité ; développer des « trucs » pour ne pas être pris au piège de l'attente et de ses effets perçus comme dégradants... Autant de tactiques qui sont aussi des pratiques de « reprise de soi » (Romani 2005) répondant à l'humiliation impliquée par la dépossession du temps. Pour reprendre des termes de Michel de Certeau, elle représentent des « style[s] de résistance morale [...] et une éthique de la ténacité (mille manières de refuser à l'ordre établi le statut de loi, de sens ou de fatalité) » (De Certeau [1980] 1990, p. 46) qui fait écho au « tenir bon » (*sumûd*) des Palestiniens face à l'occupation.

## Références

- Andreas, P., 2003, « A Tale of Two Borders: The US-Mexico and US-Canada Lines after 9/11 », Working Papers, Center for Comparative Immigration Studies, UC San Diego.
- Barthes, B., 2010. « La traversée du pont Allenby », *Le Monde*.
- Bergson, H., 1889, *Essai sur les données immédiates de la conscience*, Paris, F. Alcan.
- Chatelard, G., 2004. *Briser la mosaïque. Les tribus chrétiennes de Madaba, Jordanie, XIX<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, CNRS.
- De Certeau, M., [1980] 1990, *L'invention du quotidien. 1. arts de faire*, Paris, Gallimard.
- Dubar, C., 2004. « Régimes de temporalités et mutation des temps sociaux », *Temporalités*, 1, <http://temporalités.revues.org/661>
- Romani, V., 2005. « Quelques réflexions à propos des processus coercitifs dans les Territoires occupés », *Etudes rurales*, n° 173-174, p. 251-272.
- Parizot, C., 2009. « Temporalités et perceptions de la séparation entre Israéliens et Palestiniens », *Bulletin du Centre de recherche français à Jérusalem* [En ligne], 20 | 2009, mis en ligne le 10 mars 2010, Consulté le 24 octobre 2011. URL : <http://bcrfj.revues.org/index6291.html>
- Peteet, J., 2008. « Stealing Time » *Middle East Report: Waiting, the Politics of Time in Palestine*, n° 248 (Fall), p. 14-17.
- Rogan, E., 1999. *Frontiers of the State in the Late Ottoman Empire, Transjordan 1850-1921*, Cambridge University Press.
- Shehadeh, R., 1983. *Tenir bon. Journal d'un Palestinien en Cisjordanie occupée*, Paris, Seuil.
- Tûqân, F., 1993 [édition française 1998]. *Le cri de la pierre*, Paris, L'Asiathèque.

## Résumé

Le dispositif israélien d'occupation des Territoires palestiniens et la fragmentation territoriale qu'il induit ont de multiples conséquences : bouleversant du rapport à l'espace, ils bouleversent aussi la perception du temps et la construction des temporalités pour les populations palestiniennes. Cet article se penche sur l'expérience du passage du pont Allenby entre Cisjordanie et Jordanie pour interroger certains effets de l'occupation sur le rapport au temps et la perception des temporalités pour les Palestiniens. M'appuyant sur divers travaux menés sur les *checkpoints*, je montre que la traversée de cette frontière s'accompagne pour les Palestiniens de la construction d'une expérience temporelle spécifique, que l'on peut qualifier de coloniale : c'est l'expérience d'une dépossession du temps. À travers récits de passage de la frontière et observations ethnographiques, je m'intéresse, ainsi, à la manière dont les Palestiniens rationalisent et réordonnent cette expérience temporelle, par ailleurs vécue comme une épreuve et révélatrice de leur vulnérabilité.

### Mots-clefs

Frontière, pont Allenby, Palestiniens, occupation, temporalités, attente, humiliation.

### Abstract

The Israeli occupation of Palestinian territories and the territorial fragmentation it induces have multiple consequences: they disrupt relation to space, but also they the perception of time for Palestinians. This article aims at studying some of the effects of occupation on the relationship between time and perception of time for the Palestinians, through their experience of crossing the Allenby Bridge between the West Bank and Jordan. Relying on previous studies on the Israeli checkpoints, stories of crossing and ethnographic observations, I show that Palestinians construct, through this crossing, a specific temporal experience, which it is the experience of the dispossession of their time. In particular, I focus on how they try to rationalize and reorder this temporal experience, which is also the experience of their own vulnerability.

### Key words

Border, Allenby Bridge, Palestinians, occupation, temporalities, waiting, humiliation.

---

<sup>i</sup> Je tiens à remercier Philippe Bourmaud pour sa relecture et ses éclairantes suggestions.

<sup>ii</sup> Al-Karama est le nom de la bourgade jordanienne où eut lieu, le 21 mars 1968, une bataille restée symbole de l'unité jordano-palestinienne devant les Israéliens. *Karama* signifie également en arabe « dignité ».

<sup>iii</sup> Depuis la deuxième Intifada, les Palestiniens ne peuvent plus entrer en Israël, ni prendre l'avion depuis l'aéroport de Tel Aviv en Israël. La Jordanie est donc, *de facto*, leur unique porte de sortie vers le monde extérieur.

<sup>iv</sup> Suivant une distinction classique depuis Bergson, j'oppose ici le temps (au singulier) comme temps physique, chronologique et mesurable aux temporalités (au pluriel) subjectives et construites. Par ailleurs, suivant Claude Dubar, j'entends par temporalités « à la fois des points de vue sur le temps et des formes de manifestation de la diachronie » (Dubar 2004 : 119).

<sup>v</sup> « À Laredo au Texas, par exemple, pendant les périodes de pointe avant les attentats, il fallait environ cinq minutes à un piéton pour traverser un poste de contrôle et une demi-heure à un automobiliste. Immédiatement après les attaques, le temps d'attente s'est allongé jusqu'à cinq heures » (Andreas, 2003, p. 8, ma traduction).

<sup>vi</sup> Ma traduction.

<sup>vii</sup> Nom donné par les Palestiniens à la partition de la Palestine mandataire et à la création de l'État d'Israël, ainsi qu'à la fuite de plusieurs centaines de milliers de Palestiniens de leur terre d'origine pendant la guerre de 1948-49.

<sup>viii</sup> La Cisjordanie resta considérée par la Jordanie comme une partie de son territoire jusqu'à la rupture des liens administratifs et juridiques décidée par le roi Hussein de Jordanie le 31 juillet 1988, et ce, même après l'occupation israélienne de 1967.

---

<sup>ix</sup> Entretien avec Mohannad A., Jéricho, 2011.

<sup>x</sup> Il s'agit d'une source de profit également pour la compagnie palestinienne de bus Shahîne, qui possède jusqu'à aujourd'hui le monopole des trajets depuis l'*istiraha* jusqu'au pont

<sup>xi</sup> Journal *Al-Quds*, 5 septembre 1991.

<sup>xii</sup> Les documents étaient auparavant contrôlés dans le bus entre l'*istiraha* et le « pont israélien », devant le bâtiment de l'administration des passages.

<sup>xiii</sup> Cette « traversée » a fait l'objet d'un article de Benjamin Barthe dans le journal *Le Monde* (Barthe 2010).

<sup>xiv</sup> Pendant les vacances d'été, 4 000 personnes en moyenne traversent le pont chaque jour vers la Jordanie.

<sup>xv</sup> Cette taxe est achetée par l'Autorité palestinienne aux Israéliens.

<sup>xvi</sup> Ce *checkpoint* a été instauré en 1994, à la suite des accords d'Oslo : il signale la sortie de la zone A (zone prévue par les accords comme entièrement sous autorité palestinienne) pour entrer dans la zone C (zone sous contrôle israélien).

<sup>xvii</sup> Pendant les périodes du Hajj (grand pèlerinage) et de la '*umra* (petit pèlerinage), plusieurs milliers de Palestiniens passent par le pont pour se rendre à La Mecque.

<sup>xviii</sup> Le passage de la frontière au pont est donc également utilisé par les Israéliens comme moyen de collecter des informations. Les services de renseignements jordaniens se livrent aussi parfois à des interrogatoires à l'arrivée.

<sup>xix</sup> Entretien avec M.S., Ramallah, janvier 2011.

<sup>xx</sup> Entretien avec Mustapha, Naplouse, 2011.

<sup>xxi</sup> Signalons qu'il existe, du côté jordanien, un service payant également appelé VIP, offert par une compagnie privée. N'importe quel Palestinien qui en a les moyens peut acheter le temps de son passage jusqu'au côté israélien : moyennant quarante dollars, il sera acheminé dans un van, sans attendre aux *checkpoints* et sans subir de fouille, jusqu'au côté israélien du pont où s'arrête le service VIP.

<sup>xxii</sup> Je m'inspire ici, et dans les lignes qui suivent, des analyses de Cédric Parizot concernant les *checkpoints* entre la Cisjordanie et Israël, et qui peuvent être utilement transposées à l'ethnographie du pont Allenby (Parizot 2009)

<sup>xxiii</sup> Entretien avec Abu Ahmad, 2011.

<sup>xxiv</sup> Entretien avec Mustapha, Naplouse, 2011.

<sup>xxv</sup> Extrait de mes notes de terrain, *istiraha* de Jéricho, juillet 2011.

<sup>xxvi</sup> Le pont Allenby est ouvert à l'heure actuelle de sept heures du matin jusqu'à minuit (sauf le vendredi et le samedi où il n'est ouvert que la mi-journée).

<sup>xxvii</sup> Entretien avec Abu Ahmad, Naplouse, janvier 2011.

<sup>xxviii</sup> Entretien avec I. A., responsable associatif, Ramallah, janvier 2011.

<sup>xxix</sup> Voir *supra*.

<sup>xxx</sup> Comme l'explique M. S., responsable du comité présidentiel pour la rénovation de l'*istiraha* : « En pratique, l'*istiraha*, ce n'est pas une porte frontière, c'est en quelque sorte un point de rassemblement des voyageurs pour aller vers la frontière » (entretien avec M. S., Ramallah, 2011).

<sup>xxxi</sup> Entretien avec S. H., Naplouse, 2011.

<sup>xxxii</sup> C'est également ce que constate Vincent Romani (Romani 2005, p. 257).

<sup>xxxiii</sup> Entretien avec Sitt Samia, Naplouse, 2011.

<sup>xxxiv</sup> La taxe de sortie, partagée à moitié entre les Israéliens et les Jordaniens, s'élève à 148 shekels (l'équivalent de 30 euros) par personne de plus de 2 ans.

<sup>xxxv</sup> Entretien avec I. A., Ramallah, 2011.

<sup>xxxvi</sup> « Ma tante » ; il s'agit d'une expression affectueuse couramment utilisée dans le monde arabe.

<sup>xxxvii</sup> La '*umra* est le « petit pèlerinage » à la Mecque. Moins long que le Hajj, il peut être effectué tout au long de l'année.

<sup>xxxviii</sup> Entretien avec Karim, Amman, 2011.